Deutscher Bundestag **Drucksache 16/4513**
16. Wahlperiode 02. 03. 2007

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Peter Hettlich, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Silvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Dr. Reinhard Loske, Britta Haßelmann und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Revision der Bundesverkehrswegeplanung

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 basiert auf einer Datengrundlage aus dem Jahr 1997. Allerdings ist für den Straßenverkehr rückwirkend bis zum Jahr 1994 eine Revision der Fahrleistungsberechnung erfolgt mit dem Ergebnis, dass auch die im BVWP unterstellten Werte für das Basisjahr 1997 nicht mehr stimmen.

Zudem ist der demografische Wandel mittlerweile im vollen Gange und zeigt sich insbesondere in den neuen Bundesländern mit starken Bevölkerungsrückgängen. Die Studie „Mobilitätsentwicklung bis 2050“, die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erstellt worden ist, zeigt ein differenziertes Bild: Neben Wachstumsregionen mit erhöhter Verkehrsnachfrage gibt es auch schrumpfende Regionen, die überwiegend in Ostdeutschland liegen und in denen 2002 rund 11,4 Millionen Menschen lebten. In diesen Regionen wird eine Abnahme der Verkehrsleistung im Motorisierten Individualverkehr von 30 bis 31 Prozent angenommen. Der Pkw-Bestand sinkt um 17 bis 26 Prozent, in Orten mit weniger als 20 000 Einwohnern sogar um bis zu 43 Prozent. Ein ähnliches Bild zeichnet die Studie von acatech „Mobilität 2020. Perspektiven für den Verkehr von morgen.“

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche absoluten Zahlen, ausgedrückt in Personen- bzw. Tonnenkilometern, ergeben sich beim Straßenverkehr in der Prognose 2015 des Bundesverkehrswegeplans, wenn man das prognostizierte Wachstum auf Basis der revidierten Fahrleistungsberechnung berechnet?

2. Welche Konsequenz ergibt sich aus der revidierten Fahrleistungsberechnung für die laufende Bundesverkehrswegeplanung?

   Gelten die absoluten Werte für 2015 (Individualverkehr 873 Mrd. Pkm, Straßengüterfernverkehr 374 Mrd. tkm) weiter oder gelten die auf Basis der revidierten Fahrleistungsberechnung höheren absoluten Werte für das Jahr 2015?

3. Wie ist die Realentwicklung im Personen- und im Güterverkehr bei den Verkehrsträgern Straße, Schiene, Luftverkehr und Wasserstraße, ausgedrückt in Personen- bzw. Tonnenkilometern, unter Berücksichtigung der revidierten Fahrleistungsberechnung seit 1997 im Verhältnis zu den im BVWP prognostizierten Zahlen für 2015, wenn man ein lineares Wachstum von 1997 bis 2015 unterstellt (bitte grafische Darstellung)?

4. Wie sieht eine Trendextrapolation für die einzelnen Verkehrsträger bis zum Jahr 2015 unterschieden nach Personen- und Güterverkehr aus, wenn man das durch-

schnittliche Wachstum der Jahre 1997 bis 2006 unterstellt (bitte grafische Darstellung)?

5. Wie sieht eine Trendextrapolation für die einzelnen Verkehrsträger unterschieden nach Personen- und Güterverkehr bis zum Jahr 2015 aus, wenn man das durchschnittliche Wachstum der Jahre 2001 bis 2006 unterstellt (bitte grafische Darstellung)?

6. Inwiefern wurde der demografische Wandel in der Methodik zur Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses der Projekte im BVWP abgebildet?

7. Inwiefern gingen Langfristprognosen, die über das Jahr 2015 hinausgehen, in die Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ein, und wenn nein, warum wurde bei Projekten mit einer durchschnittlichen Lebensdauer von 40 und mehr Jahren eine solche Langfristbetrachtung nicht gemacht?

8. Stimmt die Bundesregierung mit der Einschätzung überein, dass der Bedarf für eine neue Autobahn vor allem durch das zu erwartende Ziel- und Quellaufkommen in einer Region bestimmt wird und dieses Aufkommen in schrumpfenden Regionen tendenziell sinkt, und wenn nein, warum nicht?

9. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den Ergebnissen jüngster Studien zur demografischen und Verkehrsentwicklung wie „Mobilität 2020. Perspektiven für den Verkehr von morgen“ (acatech) und „Mobilitätsentwicklung bis 2050“ für die künftige Priorisierung von Straßenbauvorhaben des Bundesverkehrswegeplanes durch dünn besiedelte und von erheblichen Bevölkerungsverlusten gekennzeichnete Räume, beispielsweise in Bezug auf den geplanten Neubau einer Autobahn zwischen Magdeburg und Schwerin (A 14)?

10. Wann und in welcher Weise sollen die projektbezogenen Verkehrsprognosen unter Berücksichtigung der revidierten Fahrleistungsberechnung für die Bundesverkehrswege aktualisiert werden?

11. Wird in diesem Zusammenhang eine Neuberechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses der einzelnen Projekte erwogen, und wenn nein, warum nicht?

12. Plant die Bundesregierung die Aufstellung eines neuen Bundesverkehrswegeplans in dieser Legislaturperiode, und wenn nicht, wann kann frühestens mit der Aufstellung eines neuen BVWP gerechnet werden?

13. Wie hat sich die Länderquote der Mittel für Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen gegenüber der im BVWP festgelegten Quote in den Jahren 2003 bis 2006 real im Vergleich zu den im BVWP festgelegten Länderquoten entwickelt?

14. Sollen die Länderquoten für den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen bis zum Ende der Laufzeit des BVWP unverändert bleiben, oder sollen sie verändert werden, und wenn ja, in welcher Weise?

15. Inwieweit wird die Bundesregierung im Rahmen der zweiten Stufe der Föderalismusreform Vorschläge zur Reform der Bundesfernstraßenverwaltung, insbesondere der vom Präsidenten des Bundesrechnungshofs kritisierten Auftragsverwaltung, machen?

16. Ab wann und durch welchen Rechtsakt gilt der Investitionsrahmenplan 2006 bis 2010 als verbindlich abgestimmt mit den Bundesländern und der Deutsche Bahn AG?

Berlin, den 2. März 2007

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333